Der Bundesminister für Verkehr
– E 3 Vga 11 – 3594 Bb 61 –

Bonn, den 18. November 1961

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn im Eifelgrenzraum**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Richarts, Gibbert, Holkenbrink, Dr. Zimmer und Genossen**
– Drucksache IV/7 –

Die Kleine Anfrage vom 3. November 1961 beantworte ich wie folgt:

Zu 1.

Die Bundesregierung ist über die Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn unterrichtet. Mit der Einschränkung bestimmter Verkehrsdienste trägt die Bundesbahn der Abwanderung des Verkehrs auf die Straße Rechnung, die sich während der letzten Jahre besonders auf den kleinen Bahnhöfen sehr bemerkbar gemacht hat. Sie zieht also nur die betriebswirtschaftlich unerläßlichen Folgerungen aus dem Strukturwandel im Verkehr.

Die Maßnahmen der Bundesbahn erstrecken sich auf das gegesamte Bundesgebiet. Dabei werden Härten vermieden, die die örtliche Wirtschaft spürbar treffen könnten. Dies gilt ganz besonders für die Sanierungsgebiete wie den in der Kleinen Anfrage erwähnten Eifelgrenzraum. Hier beschränken sich die Maßnahmen im wesentlichen auf die Einstellung der Stückgutabfertigung an einzelnen Orten, in denen die Auflieferung von Stückgütern so zurückgegangen ist, daß ein öffentliches Verkehrsbedürfnis nicht mehr besteht. Die Aufhebung ganzer Strecken und die Stillegung von Bahnhöfen werden nach Möglichkeit vermieden. Der örtliche Abfertigungsdienst wird mithin nur dort eingestellt, wo ein Bedürfnis für den Schienentransport nachweislich nicht mehr gegeben ist.

Druck: Buchdruckerei R. Madel, Bonn, Bonner Talweg 106
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, Bad Godesberg,
Postfach 821, Goethestraße 54, Telefon 63551

In jedem Falle wird darauf Rücksicht genommen, daß der Zeitaufwand für die Beförderung der Güter von und nach den Bahnhöfen in zumutbaren Grenzen bleibt, und daß die Stellen, auf die sich künftig der Stückgutverkehr konzentriert, auch mit ländlichen Fahrzeugen, wie z. B. Treckern, leicht erreicht werden können. Die Ausschaltung einzelner zwischenliegender Abfertigungen ist zu verantworten, weil bei Errichtung der Eisenbahnen in Deutschland ehedem besonders enge Bahnhofsabstände gewählt wurden, die nach dem Fußgängerverkehr und dem Rollfuhrdienst mit Pferdefuhrwerken bemessen waren.

Zu 2.

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß die Maßnahmen der Bundesbahn den Bemühungen, die Eifel durch Intensivierung der Industrieansiedlung wirtschaftlich zu erschließen, nicht im Wege stehen. Von der Schließung der Abfertigungen wird überall dort abgesehen, wo begründete Aussichten auf eine Wiederbelebung des Schienenverkehrs durch neue Industrieansiedlungen vorhanden sind. Im übrigen läßt die Bundesbahn alle notwendigen Bahnhofsanlagen und -einrichtungen bestehen. Die Verkehrsbedienung kann also jederzeit wieder aufgenommen werden, wenn sich ein Bedarf herausstellen sollte. Dabei muß erwähnt werden, daß nach den Feststellungen der Bundesbahn die in der Eifel vorhandenen kleineren Betriebe in vielen Fällen gänzlich zum Kraftwagen abgewandert sind, und daß auch in letzter Zeit neu eingerichtete Betriebe, selbst solche der Schwerindustrie, nicht für die Schiene gewonnen werden konnten, obwohl die Bundesbahn jedes mögliche Entgegenkommen in Aussicht gestellt hat.

Zu 3.

Die Bundesregierung hat sich um die verkehrsmäßige und wirtschaftliche Erschließung des Eifelraumes in den vergangenen Jahren ständig bemüht. Sie wird diese Bemühungen fortsetzen in der Erkenntnis, daß es unerläßlich ist, dieses Gebiet der langfristigen Entwicklung im EWG-Raum anzupassen. Im Verkehrsbereich zeigt sich dies beispielsweise auch in der Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes im Eifelraum, insbesondere in dem bereits eingeleiteten Bau der Europastraße 42. Auch die gegenwärtige Aktion der Bundesbahn führt im Ergebnis zu einer Modernisierung des Verkehrs. Die Bundesbahn folgt hier dem Vorgehen der anderen größeren Eisenbahnverwaltungen Westeuropas, die ebenfalls bestrebt sind, die Abfertigung im Güterverkehr der Entwicklung des modernen Zubringerdienstes anzupassen, die Einrichtungen zu modernisieren und damit die Verkehrsbedienung zu verbessern.

Der Wirtschaft des Eifellandes dürfte am ehesten dadurch gedient sein, daß die Bundesbahn den Verkehr an bestimmten — auf der Straße leicht erreichbaren — Punkten zusammenfaßt und dort, den Bedürfnissen entsprechend, neuzeitliche Ver- und Entladeeinrichtungen zur Verfügung stellt.

Zu 4.

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß die Rationalisierungsmaßnahmen der Bundesbahn die Wirtschaftsentwicklung im Eifelraum nicht schädigen. Sie hält es daher nicht für geboten, sich einzuschalten. In diesem Zusammenhang verweist sie auf den Bericht, den die auf Wunsch des Deutschen Bundestages von der Bundesregierung eingesetzte Prüfungskommision am 30. Januar 1960 vorgelegt hat – Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode vom 10. Februar 1960. Darin wird der Stückgutverkehr als eine der hauptsächlichsten Verlustquellen der Bundesbahn bezeichnet. Es wird hierin vorgeschlagen, sämtliche kleinen Abfertigungsstellen zu schließen. Wenn die Bundesbahn nunmehr dieser Forderung wenigstens teilweise entspricht in Beachtung des durch den Kraftwagen eingetretenen Strukturwandels, so trägt sie damit nur dem Verlangen auf wirtschaftlichere Gestaltung ihres Betriebs Rechnung, das ständig an sie gerichtet wird. Sie handelt dabei im Sinne des Bundesbahngesetzes (§ 28), das eine ausgeglichene Rechnung fordert und den verantwortlichen Organen vorschreibt, die Deutsche Bundesbahn wie ein Wirtschaftsunternehmen nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Zu diesem Zweck räumt das genannte Gesetz (§ 14) den Organen der Bundsbahn eine weitgehende Handlungsfreiheit ein. Insbesondere bedarf die Bundesbahn der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr nur bei dauernder Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke und der Schließung wichtiger Bahnhöfe, während sie kleinere Dienststellen selbständig schließen oder in den Abfertigungsbefugnissen beschränken kann.

Seebohm